

# Torsås kommuns arbete för att minska bilismens miljöpåverkan



**3 gröna bilar av 10 möjliga  
(29 poäng av 100)**

## Rapport baserad på Gröna Bilisters Kommunranking 2012

September 2012

## Innehåll

Inledning.....	3
Resultat i siffror .....	3
Slutsatser och rekommendationer.....	3
Analys .....	6
Kommunens bilar.....	6
Den kommunala bilparken.....	6
Upphandlingskrav för kommunala bilar .....	6
De kommunanställdas bilanvändande .....	7
Krav att köra förnybart.....	7
Hållbarhetskrav på drivmedel.....	8
Energiförbrukning .....	8
Resepolicy .....	9
Virtuella möten .....	10
Tjänstebilspool .....	10
Sparsam körning.....	11
ISA.....	11
Klimatkompensation .....	12
Egen bil i tjänsten .....	12
Förmånsbilar .....	13
Tjänstecyklar .....	13
Upphandlade transporter.....	14
Persontransporter.....	14
Övriga transporter.....	15
Allmänhetens bilanvändande .....	16
Parkeringsförmåner .....	16
Allmänna bilpooler.....	16
Samåkning och pendling .....	17
Tillgång till förnybara drivmedel.....	17
Tanknings- och laddningsmöjligheter .....	17
Produktion av förnybara drivmedel .....	18
Avfallsrötning .....	18
Nybilsförsäljning .....	18
Luftkvalitet .....	19

## Inledning

Gröna Bilisters Kommunranking 2012 är en landsomfattande undersökning av kommunernas arbete för att minska bilismens miljöpåverkan. Undersökningen har genomförts med stöd av Trafikverket. Rankingen genomförs för tredje året i följd.

De kommuner som så önskar kan beställa en individuell rapport baserad på Kommunranking 2012, med slutsatser och rekommendationer anpassade efter kommunens förutsättningar. Torsås kommun har valt att göra en sådan beställning.

Analys och poängsättning i Kommunranking 2012 har skett med fyra källor som grund: 1) svaren på den enkät alla kommuner har fått, 2) Miljöfordon Syds uppgifter på fossila koldioxidutsläpp från kommunala bilar, 3) offentlig statistik över nybilsförsäljning, samt 4) de halter av luftföroreningar som kommunerna rapporterat till IVL Svenska Miljöinstitutet. Dessa källor ligger också till grund för denna individuella rapport om Torsås kommun.

För att få nationellt perspektiv på Torsås kommuns miljöarbete hänvisar vi till webbsidan [www.gronabilister/kommunranking-2012](http://www.gronabilister/kommunranking-2012). Här återfinns all information om Kommunranking 2012, inklusive en rikstäckande rapport som tar upp fler inspirerande exempel än de som beskrivs här, samt en poängbedömningsmall. Ytterligare inspiration och faktaunderlag för miljöarbetet hittar man i Gröna Bilisters handbok "Utmaning 2020": [www.gronabilister.se/utmaning2020](http://www.gronabilister.se/utmaning2020).

## Resultat i siffror

Torsås får 29 poäng av 100 möjliga i Kommunranking 2012. Kommunen hamnar därmed på plats 77 av 147 deltagande kommuner. Av de 8 deltagande kommunerna i Kalmar län hamnar Torsås på delad plats 6 tillsammans med Hultsfred.

Andelen miljöbilar i kommunens bilflotta är 46 %, vilket placerar Torsås på plats 99 i rankinglistan. Andelen bilar som kan drivas förnybart eller med el är 19 %, vilket ger en 91:e plats i denna rankinglista.

Eftersom Torsås inte deltagit i tidigare års undersökningar kan inga jämförelser bakåt i tiden göras.

## Slutsatser och rekommendationer

Bland det berömvärda i Torsås arbete för att minska bilismens miljöpåverkan märks:

- Att kommunen använder de statliga myndigheternas krav vid fordonsupphandling, med både miljöbilskrav och säkerhetskrav.
- Den kommunövergripande upphandlingen av transporttjänster i Kalmar länstrafiks regi, med ambitiösa miljökrav.
- Att kommunen har en central bilpool som flera förvaltningar har tillgång till.
- Den förhållandevis tydliga resepolicyen.
- Det inledda energieffektiviseringsarbetet.

- Den höga andelen miljöbilar (55 %) i nybilsförsäljningen.

Gröna Bilister ger följande huvudsakliga rekommendationer till Torsås kommun:

- Se till att samma krav ställs på kommunala bolag som på kommunen själv vid upphandling av fordon. Prioritera bilar på förnybara drivmedel eller el, enligt skrivningen i kommunens resepolicy. Samarbeta gärna regionalt för att få igenom ytterligare krav till rimliga priser, t ex på lätttrullande och säkra klass A-däck (enligt EU:s nya klassificeringssystem).
- Se till att alla bilar i den kommunala bilpoolen är miljöbilar.
- Att döma av inköpta bränslevolymer tankar de flesta etanolbilarna med etanol. Säkerställ dock att bilar som kan drivas förnybart eller med el tankas "rätt" genom ett uttryckligt krav, t ex i resepolicy. Ett sådant krav bör innefatta alla sådana drivmedel som kan bli aktuella i framtiden, inte bara etanol.
- Skärp resepolicy med konkreta gränser för hur lång resan måste vara för att buss eller poolbil ska få användas istället för cykel (t ex 5 km). Prioritera också buss framför poolbil genom villkoret att poolbil bara får användas om restiden annars förlängs med t ex 50 %. Skärp rekommendationen att tåg ska väljas före flyg om restiden med tåg är kortare än 4 timmar så att den formuleras som ett krav. Skriv in regler för ansvar och uppföljning i policy.
- Som ett led i energieffektiviseringsarbetet, inled utbildning i sparsam körning, gärna i kombination med användande av ISA (elektroniska system som kontrollerar att hastighetsgränser följs och loggar körbeteendet).
- Ta bort möjligheten att använda egen bil i tjänsten, annat än i reglerade undantagsfall. Den kommunala bilpoolen bör täcka behovet. Skriv in sådana riktlinjer i resepolicy, och följ upp antalet körda mil i egen bil.
- Inrätta en pool med cyklar och elcyklar som bokas i samma centrala system som kommunens poolbilar. Detta skulle göra det lättare att leva upp till resepolicy, som säger att resor inom kommunen bör med cykel.
- Gör en satsning för att etablera elbilar i kommunen, t ex genom att kommunen skaffar sin första elbil, en laddstation sätts upp, och ett par parkeringsplatser vid denna reserveras åt elbilar. Ännu bättre är om det går att locka ett företag till orten som vill etablera en liten elbilspool, som både kommunen och allmänheten kan utnyttja.
- Undersök vilka tjänster som innefattar transporter som utförs i kommunen, t ex varuleveranser. Ställ lämpliga miljökrav på dessa, t ex krav på miljöfordon eller förnybara drivmedel. Se till att samordning sker för att minimera körsträckorna.
- Underlätta samåkning för allmänheten genom att likt Olofström inrätta en "pendlarservice" på kommunens hemsida där man kan hitta samåkningspartners, eller genom att skapa en app för samåkning, vilket Ljungby planerar.

- Samarbeta med andra kommuner i Kalmar län för att öka biogasproduktionen, så att målet om ett fossilbränslefritt Kalmar län år 2030 kan uppfyllas. Se i ett första steg till att organiskt avfall från hushåll och verksamheter samlas in för att rötas till biogas i Kalmar.

## Analys

### Kommunens bilar

#### Den kommunala bilparken

*Torsås får 2 poäng av 20 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,88 poäng.*

Kommunens eget bilinnehav är av stor betydelse för bilismens totala miljöpåverkan. Kommunala bilar går ofta relativt långa sträckor, vilket innebär att den möjliga miljövinsten per bil är stor för dessa fordon. Kommunen kan vara föregångare i inköp av miljöfordon och stimulera bilhandeln att ta hem och marknadsföra dessa bilar. Den köper oftast tillräckliga volymer bilar för att komma förbi moment 22 – om kommunen beslutar att köpa fordon som drivs av förnybara bränslen kan den ge underlag för försäljning av sådana bränslen inom kommunens gränser. Den serverar dessutom normalt sett sina bilar föredömligt, så att det efter några år kommer ut miljöbilar i gott skick på andrahandsmarknaden.

Torsås kommun förfogade våren 2012 över 59 personbilsregistrerade fordon, varav 27 var miljöbilar. Av dessa var 11 etanolbilar, medan övriga miljöbilar var snåla diesel- eller bensinbilar.

Dessa siffror ger en miljöbilsandel på 46 %, och en andel bilar på alternativa drivmedel på 19 %. Andelen miljöbilar ligger klart under riksgenomsnittet på 63 %, och placerar Torsås på plats 99 av 147 deltagande kommuner. Andelen bilar som kan köras på alternativa drivmedel (förnybara bränslen eller el) ligger också under riksgenomsnittet på 39 %.

Poängsättningen i denna kategori baseras på Miljöfordon Syds nyckeltal "CO<sub>2</sub>-klimat", som motsvarar det genomsnittliga utsläppet av koldioxid med fossilt ursprung per kilometer från kommunens personbilsregistrerade fordon hösten 2011. Härvid antas att bilar avsedda för etanol alltid tankas med E85, och att bilar avsedda för fordonsgas alltid tankas med biogas. Den maximala poängen för kommunens fordonsflotta är 20. Denna poäng delas ut om CO<sub>2</sub>-klimat < 60 g/km. Om CO<sub>2</sub>-klimat > 160 g/km delas inga poäng ut.

#### Upphandlingskrav för kommunala bilar

*Torsås får 4 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,96 poäng.*

Ett viktigt verktyg för att uppnå en hög andel miljöbilar i kommunens flotta är att ställa tydliga krav vid upphandling. Att enbart förlita sig på kommunala målskrivningar som styrmedel har visat sig otillräckligt i flera fall. Tydligt formulerade riktlinjer garanterar också kontinuitet i arbetet att ställa om bilparken i miljövänlig riktning. En riktigt bra upphandlingspolicy ställer också andra miljökrav och prioriterar bilar som kan drivas på förnybara bränslen eller el. Kommunerna bör utöva sitt ägarinflytande och ställa samma krav på de kommunala bolagen som på den egna verksamheten. På denna punkt brister många kommuner.

Vid upphandling av nya bilar följer Torsås förordningen SFS 2009:1 om miljö- och säkerhetskrav vid statliga myndigheters fordonsupphandling. Denna förordning innefattar den nuvarande miljöbilsdefinition, men ställer dessutom krav på högsta betyg i Euro NCAP:s säkerhetstester. Det är mycket bra att Torsås ställer dessa säkerhetskrav utöver miljöbilskravet. Mindre bra är att Torsås inte ställer samma krav på de kommunala bolagen

som på kommunen själv. Kommunen bör också prioritera bilar som kan drivas av förnybara drivmedel, i den mån sådana finns tillgängliga på orten. En sådan regel finns redan inskriven i resepolicy: "Personbilar som kommunen köper, leasar eller hyr [...] ska i första hand drivas med förnyelsebart bränsle." Det gäller bara att tillämpa den fullt ut.

Utöver miljöbilskrav finns väsentliga krav att ställa relaterade till avgasemissioner, buller och säkerhetsutrustning. Gröna Bilister rekommenderar att liksom Jönköping utgå från Miljöstyrningsrådets (MSR) avancerade krav<sup>1</sup>. Flera kommuner gör redan detta, bl a Danderyd.

Jönköping är föredömligt tydliga med sina krav: "Alla fordon som nyanskaffas ska i första hand drivas av biogas eller el och i andra hand av andra förnyelsebara bränslen där så är tekniskt möjligt. Personfordon som drivs med icke förnyelsebara drivmedel får endast köpas efter särskilt beslut av respektive förvaltningschef. Beträffande övriga krav gäller generellt gäller att miljöstyrningsrådets avancerade nivå ska gälla som utgångspunkt."

På säkerhetssidan kräver Kalmar alkoholås, medan Hörby kräver att ISA skall vara installerat (se avsnittet om ISA nedan). Hörby kräver också motorvärmare till diesel- och etanolbilar, samt att däckens rullmotstånd ska redovisas. Lindesberg tillämpar Svanens kriterier för däck.

Den 1 november 2012 blir det istället möjligt att som kriterium använda EU:s nya däckmärkning<sup>2</sup>. Klassning för rullmotstånd, buller och bromssträcka på vått underlag ska anges. Klass A bör krävas i varje kategori. Skillnaden i bränsleförbrukning för en bil med däck av klass A jämfört med klass G är cirka 0,5 liter per 100 km.

För en liten kommun som Torsås kan det vara svårt att få gehör för ambitiösa krav. Då är kommunsamarbete en god idé. Mellerud har varit drivande att få till stånd gemensam fordonsupphandling i Västra Götaland. Den har nu inletts, med Göteborgs hårda miljökrav som vägvisare.

Sedan 1 juli 2011 gäller lagen om miljökrav vid upphandling av bilar (SFS 2011:846)<sup>3</sup>, som tvingar offentliga upphandlare att beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd, antingen genom att ställa miljökrav, eller genom att låta energiåtgång och miljöpåverkan utgöra en ekonomisk belastning vid utvärderingen av anbud. Detaljerna specificeras i den tillhörande förordningen (SFS 2011:847)<sup>4</sup>. Denna lag utgör en god grund att stå på, men en ambitiös kommun bör ställa upphandlingskrav utöver lagkrav. Att offentliga upphandlare får ställa mer långtgående krav uttrycks explicit i lagtexten.

## De kommunanställdas bilanvändande

Det räcker inte att ha miljöbilar i kommunens fordonsflotta. Dessa ska också användas på ett klokt sätt. Detta belyses i följande frågekategorier.

### Krav att köra förnybart

*Torsås får 0 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,18 poäng.*

<sup>1</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Fordon/>

<sup>2</sup> Förordning EG nr 1222/2009, se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:342:0046:0058:SV:PDF>

<sup>3</sup> <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110846.htm>

<sup>4</sup> <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/20110847.htm>

Bilar som kan köras på ett förnybart bränsle ska köras på detta bränsle, oavsett det aktuella prisläget. Kommunen bör kräva att en betydande andel av sträckan körs på det förnybara bränslet. 40 % av de deltagande kommunerna ställer sådana krav, men Torsås är ännu inte en av dessa.

### Hållbarhetskrav på drivmedel

*Torsås får 2 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,51 poäng.*

Sveriges kommuner kan bidra till bättre drivmedel genom att kräva eller efterfråga miljömässig och social hållbarhet hos drivmedel de köper in. De nya lagstadgade hållbarhetskraven på biodrivmedel medför att dessa har en garanterad lägsta klimatnytta på 35 %<sup>5</sup>. Krav på spårbarhet och skydd av biologiska värden vid produktionen finns också inskrivna i lagtexten. På den fossila sidan har lagkraven på spårbarhet och minskande klimatpåverkan fördröjts, och skydd av biologiska värden saknas. Sociala krav saknas både för biodrivmedel och fossila drivmedel. Lagkraven räcker alltså inte.

Miljöstyrrådet (MSR) har tagit fram förslag till ambitiösa upphandlingskrav för drivmedel<sup>6</sup>. Flera kommuner tillämpar dessa, bl a Halmstad och Sölvesborg.

Torsås avropar drivmedel från upphandlingen "Stationstankning 2011" som SKL Kommentus genomförde våren 2011. Denna upphandling innehöll ett förfrågningsunderlag<sup>7</sup> med krav i linje med MSR. Flera andra kommuner i Kalmar län avropar från dessa ramavtal, bl a Högsby, Mönsterås.

Kalmar kräver av sina drivmedelsleverantörer att de skriver under Global Compact<sup>8</sup>. Detta är ett initiativ av FN för företag som vill ta ansvar för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och motverka korruption. Torsås skulle kunna ansluta sig till detta initiativ från Kalmars sida.

Alla kommuner kan se till att deras dieslbilar tankas med bränsle som innehåller en hög andel förnybar råvara. På transportcentralens tankställe i Varberg används uteslutande Preems Evolution Diesel med inblandning av 23 % tallolja sommartid.

### Energiförbrukning

*Torsås får 1 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,44 poäng.*

Ett kvitto på att insatser för att effektivisera de kommunanställdas resande ger resultat är att kommunens bränsleanvändande minskar. Genom att följa upp hur stora volymer förnybara drivmedel som används kan man avgöra om en satsning på biogas-, etanol eller elbilar får genomslag, eller om de tankas fossila drivmedel. Genom att avläsa antalet körda mil i kommunens fordon kan man avgöra om en resepolicy som vill minimera det slentrianmässiga bilkörandet får effekt. Dividerar man den använda bränsleenergin med den sammanlagda körsträckan kan man se hur energieffektiva kommunens fordon är, och avläsa om kurser i sparsam körning och användande av ISA (se nedan) gör avtryck. Dessa nyckeltal är alltså mycket användbara för kommunen i utvärderingen av miljöarbetet.

<sup>5</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Ingen-fuletanol-i-Sverige-under-2011/>

<sup>6</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Drivmedel/>

<sup>7</sup> [http://msr.se/PageFiles/4143/SKL\\_Kommentus\\_forfragningsunderlag.pdf](http://msr.se/PageFiles/4143/SKL_Kommentus_forfragningsunderlag.pdf)

<sup>8</sup> <http://www.unglobalcompact.org/>



Allt fler kommuner för statistik över sin drivmedelsanvändning, och Torsås är en av dessa. Detta beror till stor del på Energimyndighetens energieffektiviseringsstöd<sup>9</sup>. De kommuner som tar del av detta stöd ska årligen rapportera den förbrukade mängden drivmedel till personbilar och lätta lastbilar.

Torsås har lämnat förbrukningsstatistik uppdelat per drivmedelsslag för det senaste året, liksom uppmätta körsträckor. Användningen av alternativ energi<sup>10</sup> uppgick år 2011 till 18 %, vilket är nära riksgenomsnittet på 20,4 %.

Vissa kommuner har dock kommit långt på vägen mot en fossilbränslefri fordonsflotta. Robertsfors ligger i topp med 78 % alternativ energi, tack vare sin konsekventa satsning på etanolbilar, med krav att tanka "rätt". Vingåker och Hedemora, som också satsar på etanol, hamnar på 62 respektive 53 %. Bland de kommuner som satsar på biogas ligger Katrineholm i topp med 64 %, följd av Stockholm och Lidköping med 55 respektive 54 %.

Utifrån uppmätta körsträckor och förbrukad energi kan en de facto energieffektivitet beräknas. Den förbrukade energin är 629,7 MWh, och den sammanlagda körsträckan 871 020 km. Detta ger en energieffektivitet på 7,2 kWh per mil. Som jämförelse drar en medelstor bensinbil cirka 0,7 liter per mil, vilket motsvarar en energieffektivitet på 6,2 kWh/mil.

## Resepolicy

*Torsås får 1 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,88 poäng.*

Ett bra sätt att effektivisera det kommunala bilanvändandet är att ha en resepolicy med tydliga regler för vilka färdstätt som ska väljas för olika slags resor, där gång och cykel prioriteras för korta resor, där virtuella möten ersätter vissa längre resor, och där kollektivtrafik ska väljas framför bil. När bilresor genomförs bör de göras med miljöbilar ur en kommunal pool. Policyn bör också ha regler för ansvar och uppföljning.

Torsås resepolicy förespråkar att bilpoolsbilar eller buss används vid kortare resor, och att tåg bör väljas istället för flyg om restiden är kortare än fyra timmar. Vid kortare turer inom kommunen bör cykel användas. En skärpning som anger att buss ska prioriteras framför bilpoolsbil vore önskvärd, där bilpoolsbil får väljas om restiden annars förlängs med mer än t ex 50 %. Ange gärna konkreta gränser för hur lång resan måste vara för att buss eller poolbil ska få användas istället för cykel (t ex 5 km). Skärp gärna rekommendationen att tåg ska väljas före flyg om restiden med tåg är kortare än 4 timmar så att den formuleras som ett krav.

Torsås har inte full vetskap om hur resepolycyn tillämpas. Uppföljningsarbete har påbörjats i samband med energieffektiviseringsarbetet. Regler för kontinuerlig uppföljning bör skrivas in i själva resepolycyn, så att sådana insatser inte blir av engångskaraktär.

Uppföljningen av resepolycyn skiljer sig mycket åt från kommun till kommun. Ansvaret för efterlevnaden vilar ofta på förvaltningscheferna. Flera kommuner följer upp tillämpningen i en årlig miljöredovisning eller motsvarande (t ex Borås, Gislaved och Lidköping). I andra

<sup>9</sup> <http://energimyndigheten.se/sv/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/>

<sup>10</sup> Energi från drivmedel som till övervägande del är förnybar, som etanol E85, fordonsgas och el.

kommuner sker uppföljning vid kommunrevision (t ex Lund), eller inom miljölednings-systemet (t ex Trollhättan). Borås har tagit nämndbeslut på ytterligare förbättrad uppföljning från och med i år. Högsby nöjer sig inte med årlig utvärdering, utan gör en månadsvis avstämning via bilbokningssystemet. Flera kommuner genomför återkommande resvaneundersökningar bland de anställda (t ex Helsingborg, Nacka och Västerås).

### **Virtuella möten**

*Torsås får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,73 poäng.*

Telefon-, video- och webbmöten kan ersätta många fysiska möten. Förutom att minska miljöbelastningen från transporter, sparar de tid och pengar. Telia räknar med att de sparar in 50 % av sina resekostnader sedan de börjat hålla virtuella möten i större skala.

Torsås använder virtuella mötesformer, bl a webbmöten och telefonkonferenser.

Att virtuella mötesformer blir allt vanligare är tydligt. Kalmar har börjat ställa krav på SKL om att kunna ordna med webbmöten för att undvika resor, och flera kommuner uppger också att de har virtuella möten med SKL. Gävle har anställt en person för att arbeta med webbkonferenser och undersöker nu hur kommunens system kan göras så kompatibelt som möjligt med andra system. Eskilstuna har köpt ett kommunövergripande videokonferenssystem och är i färd med att installera det. Göteborg har handlat upp ett system som ska vara gemensamt för hela kommunen. Det ska vara i drift under hösten. Alingsås har skaffat webbkameror och headset som kan användas vid den egna datorn. Hela den kommunala förvaltningen i Lycksele har nyss erbjudits utbildning för att lära sig använda kommunens utrustning. Stockholm bedriver ett projekt "UCC - jobba smartare" med ett antal piloter på förvaltningar och bolag.

### **Tjänstebilspool**

*Torsås får 2 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 2,39 poäng.*

Ett sätt att effektivisera användningen av de kommunala bilarna och minska behovet av att använda egen bil i tjänsten är att organisera interna bilpooler med ett centralt bokningssystem. Bilpoolerna bör självfallet endast innehålla miljöbilar. En god lösning är att organisera en större intern bilpool tillsammans med en extern aktör och hyra ut bilarna till allmänheten på kvällar och helger. Bland annat Göteborg, Linköping och Öckerö använder sig av ett sådant system.

Torsås har en bilpool med central bokning via växeln eller outlook. Flera förvaltningar har tillgång till bilarna. Tyvärr är ännu inte alla poolbilar miljöbilar. Att säkerställa att alla poolbilar är miljöbilar vore ett bra första steg i Torsås arbete för att öka andelen miljöbilar i kommunal förvaltning. Poolbilar används ofta mycket, så att bättre miljöegenskaper får genomslag. De används också av många olika personer, och kan därför utgöra ett effektivt skyltfönster för ny teknik, t ex eldrift.

Många kommuner använder webbaserade bokningssystem, vilket leder till enkel och effektiv administration och effektivt utnyttjande av poolbilarna. Trollhättan har ett system som gör både bilbokning och utvärdering mycket enkel. Det bokningsprogram på kommunens intranät Lilla Edet använder ser till att alla bilar används ungefär lika mycket och med jämna

mellanrum. Flera kommuner (bl a Borgholm och Norrköping) har en samåkningsfunktion i bokningssystemet, där det automatiskt kommer upp förslag på samåkning om andra fordon ska till samma eller närliggande destinationer. Söderhamn använder ett webbaserat bokningssystem (Zenit Bilpool) som utvecklats till en resepool med tips på kollektivt resande. I flera kommuner kan man boka tjänstecyklar och elcyklar i samma system som man bokar bilpoolsbilar (se avsnittet om tjänstecyklar nedan).

### **Sparsam körning**

*Torsås får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,03 poäng.*

Utbildning i sparsam körning kan minska bränsleförbrukningen med 10 – 15 % om kunskaperna hålls aktuella. Detta visar flera undersökningar, bland annat av Vetlanda kommun.

Torsås har inte genomfört några utbildningar i sparsam körning de två senaste åren. I arbetet med energieffektivisering vore det en god idé att identifiera de anställda som kör mycket i tjänsten och systematiskt låta dessa utbildas.

Falun har utbildat alla som använder bil inom omsorgsförvaltningen, cirka 500 personer. Detta är ett bra initiativ eftersom personal inom omsorgen ofta kör mycket i tjänsten. Miljöförvaltningen i Stockholm följer en god princip: alla förare som kör mer än 100 mil per år i tjänsten ska utbildas i sparsam körning. De som kör mer än 50 mil per år i tjänsten erbjuds sådan utbildning. Jönköping har satt gränsen vid 300 mil per år. Flera kommuner, bl a Kalmar, tillämpar en likande princip, men lite vagare formulerad: alla som kör regelbundet i tjänsten ska utbildas.

### **ISA**

*Torsås får 0 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,35 poäng.*

ISA står för "intelligent stöd för anpassning av hastighet". En dosa ger signal om hastighetsgränsen överskrids, och dosan även kan logga bränsleförbrukning och annan information om körbeteendet. Pilotprojekt i Borås och Göteborg har visat att införande av ISA sparade 10 % respektive 17 % bränsle.

Av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012 uppger 35 % att de använt ISA i ett försöksprojekt eller installerat det permanent i ett eller flera fordon, men Torsås är inte en av dessa.

Falkenberg, Hörby, Kumla och Umeå kräver att ISA ska vara installerat i alla nya bilar som köps eller leasas. Falkenberg, Kristianstad, Härnösand, Kramfors och Skövde har installerat ISA i alla sina bilpoolsbilar. Göteborgs bilpoolsbilar från Sunfleet har ISA efter den senaste upphandlingen.

Många kommuner har provat på ISA men har sedan avstått från en större satsning. Flera kommuner, t ex Lilla Edet och Uppsala, rapporterar problem med att hastighetsgränser inte uppdateras tillräckligt snabbt, vilket orsakar irritation bland användarna och sänker trovärdigheten. Problemet blir speciellt påtagligt vid tillfälliga hastighetsändringar vid vägbyggen.

Västerås använder ISA i nuläget, men menar att systemet är gammalmodigt och kommer inte att installera det i nya bilar. Det finns nu möjlighet att ladda ned ISA som en app till mobiltelefonen, eller som en funktion i en GPS-enhet. Dock har moderna ISA-system fler funktioner än hastighetskontroll, som loggning av bränsleförbrukning och automatiska körjournaler, så att en hel bilflotta kan administreras och utvärderas inom systemet. Det finns också ISA med funktion för sparsam körning, som ger feedback på körbeteendet. Åtvidaberg provar detta under andra halvåret 2012 i två hemtjänstbilar.

## Klimatkompensation

*Torsås får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,03 poäng.*

Det är en god idé att klimatkompensera de resor som utförs i kommunal tjänst, bland annat bilresor. Torsås gör ännu inte detta.

Helst bör klimatkompensation ske via CDM-projekt enligt Energimyndighetens rekommendationer<sup>11</sup>. Ett problem är att detta innebär investeringar utanför kommunens gränser, vilket kommunallagen tycks utesluta. En utredning av Helsingborgs stad<sup>12</sup> kom dock fram till att rättsläget är öppet för tolkning, och att det går att argumentera för att klimatkompensation ligger inom den kommunala kompetensen. SKL har tidigare hållit fast vid att klimatkompensation måste ske inom kommunens gränser, men vacklar dock nu. En rättslig prövning har ännu inte gjorts och vore välkommen. På likande sätt har rättsliga prövningar i efterhand godkänt parkeringsförmåner för miljöbilar.

De kommuner som klimatkompenserar sina vägresor gör det istället lokalt; de hopsamlade medlen går till projekt på orten. Det rör sig om Göteborg, Karlstad, Uppsala, Växjö, Åre och Örebro. Det är bra att på detta sätt sätta en prislapp på kommunens utsläpp. Det innebär också att kommunen måste föra statistik över transporterens klimatpåverkan, vilket är bra i sig. Dock riskerar medlen att gå till projekt som skulle ha genomförts i vilket fall som helst, och incitamenten att minska utsläppen blir svagare om medlen stannar inom kommunkoncernen.

## Egen bil i tjänsten

*Torsås får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,44 poäng.*

För att minimera det onödiga bilkörandet bör det ej vara tillåtet att använda egen bil i tjänsten, annat än i undantagsfall. Kommunala bilpooler bör täcka bilbehovet. En sådan regel skrivs med fördel in i resepolicy (se ovan).

Torsås tillämpar i dagsläget inga strikta regler som begränsar användandet av egen bil i tjänsten, men anger att bilpoolsbilar bör användas i första hand.

Melleruds kommun får agera föredöme. Deras resepolicy anger att tåg ska väljas i första hand, annars en bil ur den kommunala poolen, där alla bilar är miljöbilar. Flera kommuner har för avsikt att inom kort förbjuda egen bil i tjänsten, bl a Eskilstuna och Landskrona. Absoluta förbud är orealistiska, men Borgholm betalar endast ut ersättning i akuta

<sup>11</sup> <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Valj-ratt-vid-klimatkompensation/>

<sup>12</sup> <http://www.slideshare.net/Klimatkommunerna/klimatkompensation>

undantagsfall och bara om resan är kortare än tio mil. Varberg har som en åtgärd i energieffektiviseringsstrategin att möjligheten att använda egen bil ska försvinna till år 2014, med undantag för t ex deltidsbrandmän och personliga assistenter. I Öckerö får egen bil bara användas i undantagsfall endast då ressträckan överstiger räckvidden hos elbilarna i bilpoolen. Örebro tillåter bara undantag om särskilda förutsättningar som funktionshinder föreligger.

Många kommuner menar att bilpoolsbilarna inte räcker till, och ser detta som skäl att tillåta egen bil. Kristianstad rekommenderar däremot att miljöbil hyrs om tjänstebil saknas.

Många kommuner arbetar aktivt för att minimera användandet av egen bil utan att tillämpa strikt förbud. Ale följer upp hur mycket privata bilar som används i tjänsten och försöker få ned siffrorna. Lidköping följer upp koldioxidutsläppen från privata bilar i tjänsten.

Miljöförvaltningen i Köping har lyckats minimera användandet av egen bil; under år 2011 var den sammanlagda körsträckan 55 km, år 2010 var sträckan noll. Det kommunala bostadsbolaget LKF i Lund strävar efter att minska användandet av egen bil med 5 % per år. I Upplands Väsby måste vissa enheter skriva avvikelserapport om egen bil används. I Uddevalla beror reseersättningen på om den privata bilen är miljöbil eller inte.

### **Förmånsbilar**

*Torsås får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,90 poäng.*

Kommuner bör erbjuda andra förmåner än bilar. Att endast erbjuda miljöbilar som förmånsbilar kan dock försvaras som ett sätt att få ut miljöbilar på marknaden, i synnerhet om det rör sig om bilar i framkanten av den tekniska utvecklingen inom miljöområdet.

Torsås erbjuder inte några förmånsbilar till sina anställda.

### **Tjänstecyklar**

*Torsås får 1 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,65 poäng.*

Många kortare resor inom tätorten kan med fördel ske med cykel eller elmoped, t ex inom hemtjänsten. Cykelanvändandet gynnas om det finns en kommunal pool med välskött cyklar som kan bokas med ett centralt bokningssystem.

Torsås har för närvarande ingen cykelpool med någon form av organiserad bokning. Kommunen har inte heller några elcyklar eller elmopeder. Att inrätta en cykelpool skulle göra det lättare att efterleva kommunens resepolicy, som säger att cykel ska väljas i första hand för kortare resor inom kommunen (se ovan). Elcyklar eller elmopeder skulle möjliggöra lite längre resor utan bil, t ex inom hemtjänsten.

Flera kommuner (t ex Haparanda, Hudiksvall, Ronneby och Vara) uppger att cyklarna bokas i samma system som bilpoolsbilarna, vilket är en mycket bra lösning. Vissa kommuner (t ex Varberg och Örnköldsvik) har både cyklar och elcyklar i en sådan pool. I Varbergs fordonspool är vissa cyklar långtidsuthyrda, medan andra är tillgängliga för korta bokningar från 30 minuter och uppåt. Västerås har också långtidsuthyrda cyklar för arbetspendling, men dessutom akutcyklar som inte går att boka. Södertälje har utvidgat bil- och cykelpoolen till en "resepool" genom att dessutom erbjuda lånekort till kollektivtrafiken i samma system.

Flera kommuner ligger i startgroparna för generella "resepooler". Högsby har nyss integrerat tjänstecyklar i bilpoolen, och Hässleholm planerar för det i sin kommande bilpool.

I flera kommuner (t ex Lidköping och Varberg) använder hemtjänsten tjänstecyklar rutinemässigt. Södertälje undersöker möjligheten att låta hemtjänsten använda elmopeder.

## Upphandlade transporter

### Persontransporter

*Torsås får 11 poäng av 15 möjliga. Riksgenomsnittet är 4,15 poäng.*

Genom att ställa miljöbilskrav vid upphandlingen av transporter, kan kommunen till en mycket låg kostnad driva fram en positiv utveckling. Då färdtjänst och skolskjuts vanligen körs av taxibolag, får kraven dessutom effekter på sektorer som kommunen normalt sett inte påverkar. Miljöeffekten blir stor eftersom en taxibil i runda tal motsvarar tio privatbilar vad gäller körsträcka och utsläpp. Eftersom taxi dagtid till stor del ägnar sig åt att köra färdtjänst och skolskjuts, kommer en mycket stor del av taxinäringen att ställa om till miljöbilar när kommunen ställer det som krav för att man ska få delta i kommunens upphandlingar av transporter.

För att få igenom tuffa krav är det en god idé för en mindre kommun att gå samman med andra kommuner i en större upphandling. Torsås (liksom Högsby) upphandlade färdtjänst och skolskjutsar under år 2011 i det kommunägda Kalmar Länstrafiks regi. Krav på miljöfordon ställdes. Poängsättning vid anbudsutvärderingen tillämpas också. Vid de senaste upphandlingarna har miljöpoängen varit viktad till 20 % och priset till 80 %. Avtalen följs upp och generar viten om de inte efterföljs.

Kalmar län har som mål att länet ska vara fossilbränslefritt år 2030. Kollektivtrafiken ska vara föregångare och bli fossilbränslefri redan år 2020. Därför kommer Kalmar länstrafik att ställa ännu högre miljökrav i kommande upphandlingar. Kraven kommer att vara desamma för både bussar och personbilar.

Upphandling av transporter har länge varit en svag punkt i kommunernas miljöarbete, men numera bedriver många kommuner ett föredömligt arbete. Göteborg, Malmö och Stockholms stad har som gemensamma baskrav att minst 50 procent av fordonen i entreprenader/uppdrag där 2 fordon eller fler ingår vara miljöfordon, och att fordon som kan drivas med ett förnybart bränsle skall använda detta bränsle till minst 50 %. Norrköping är kanske mest ambitiös av alla kommuner: de kräver förnybara drivmedel för färdtjänst, skolskjuts, internpost, mynttömning, bibliotekstransporter och sophämtning. Trollhättan kräver att transportererna sker med biogas när så är möjligt. I Örebro ska samtliga fordon drivas med förnyelsebara bränslen. Beställaren har rätt att regelmässigt eller slumpvis kontrollera att rätt bränsle används. Borås erbjuder en morot: en gasbil som bevisligen kört 80 % av körsträckan på biogas får en gascheck till ett värde av 10 000 kr. Gasbilar som kör på biogas får också högre ersättning per körd timme. Tingsryd, Uppsala och Örebro tillämpar liknande morötter. I Lidköping ska särskoleskjutsar sedan flera år alltid ske i miljöbil. Det har medfört att andelen miljöbilar hos Taxi Lidköping är mycket högre än hos taxibolag i andra städer i regionen, där sådana krav inte ställts.

Det är en god idé att utgå från genomtänkta dokument med upphandlingskriterier, framtagna på nationell nivå. Flera kommuner använder sig av Miljöstyrningsrådets (MSR) krav på avancerad nivå<sup>13</sup>, t ex Danderyd och Ekerö. Märk väl att MSR:s krav på basnivå är otillräckliga för att påverka entreprenörernas fordonsflottor nämnvärt i riktning mot lägre klimat- och miljöpåverkan. Alvesta tar del av i Länstrafiken Kronobergs upphandling. Dessa använder i sin tur det nya kriteriedokument "Miljökrav vid trafikupphandling 2011"<sup>14</sup> (framtaget av Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik med flera) där krav ställs på successivt ökande användning av förnybart bränsle under avtalsperioden. Högre ersättning betalas ut om entreprenören enbart använder förnybart bränsle.

Flera kommuner (t ex Alingsås och Helsingborg) har tilläggskrav, som att förarna ska ha utbildats i sparsam körning. Bland de mer udda, men sympatiska, kraven nämner vi Munkfors villkor att entreprenören ska ha minst lika stor andel miljöbilar i sin flotta som kommunen har själv (i dagsläget 41 %).

Många fler inspirerande exempel finns att läsa i Gröna Bilisters handbok "Utmaning 2020".

### Övriga transporter

*Torsås får 0 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,64 poäng.*

Utöver persontransporter köper kommunerna in många andra tjänster som innefattar transporter med personbilar och lätta lastbilar, t ex övervakning, parkeringsbevakning, mynttömning, varuleveranser, byggentreprenader, osv.

Torsås anger att denna typ av tjänster inte upphandlas i Torsås. En genomgång av verksamheten vore dock önskvärd, där möjligheten att ställa miljökrav för alla förekommande transporter undersöks.

I Borås prioriteras miljöfordon vid exempelvis kyltransporter, inom parkeringsbolaget och för bud. Helsingborg kräver miljöbilar för parkeringsövervakning och att alla fordon körs på "rätt" bränsle. Västerås har strikt krav på biogas. Kristinehamn kräver miljöfordon vid upphandling av matdistribution och att personalen har utbildats i sparsam körning. Miljöcertifierade företag ges högre poäng vid upphandling av alla anläggningsarbeten. I Lerum krävs att uppdragstagare/konsult följer kommunens egen resepolicy. För parkeringsövervakning och måltidstransporter ställs krav på miljöfordon. Linköping har krav på biogas för t ex internposttransporter och bevakningstjänster.

Som redan nämnts försöker Norrköping följa principen om förnybarhet för alla transporter: sophantering, internpost, bibliotekstjänster, mynttömning av p-automater, osv. Styrning sker via utvärderingskriterier. På liknande sätt försöker Trollhättan hela tiden öka antalet områden där biogasfordon används, som bevakning, parkeringsövervakning och varustransporter.

För att minimera miljöpåverkan av varustransporter är det lika viktigt att effektivisera dem som att använda rätt fordon. Eskilstuna medverkar i EU-projektet Trailblazer för genom-

<sup>13</sup> <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Kriterier/Fordon-och-transporter/Persontransporter/>

<sup>14</sup>

[http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2\\_Milj%C3%B6krav\\_vid\\_trafikupphandling\\_2011.pdf](http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/2_Milj%C3%B6krav_vid_trafikupphandling_2011.pdf)

förande av samordnade varuleveranser. Vid Kristinehamns upphandling av omhändertagande av verksamhetsavfall ställs krav på miljöledningssystem för att försäkra sig om att transporterna är effektiva.

Det bästa är förstås att kombinera krav på samordning av varustransporter med krav på fordon och personal. I Halmstads avtal med Bring, som kör kommunens samordnade transporter, finns krav på ökande andel miljöbilar (främst gasdrivna) och utbildning i sparsam körning. Kristianstad genomför för närvarande en stor upphandling av samordnade varustransporter där krav på biogasdrift ställs i upphandlingen. Projektet innebär att ett stort antal småkörningar kommer att försvinna. I Växjö har det företag som vann upphandlingen av den samordnade varudistributionen åtagit sig att välja lastbilar som går på biodrivmedel när de köper nya fordon.

Flera av de kommuner som använder MSR:s upphandlingskrav för persontransporter använder dem dessutom för denna typ av transporter (se avsnittet om persontransporter ovan).

## Allmänhetens bilanvändande

Huvuddelen av trafikarbetet genomförs inte av kommunen eller av leverantörer, utan av kommunens medborgare. För att minska denna del av trafikens miljöpåverkan, är det viktigt att stimulera medborgarna att göra rätt.

### Parkeringsförmåner

*Torsås får 0 poäng av 5 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,85 poäng.*

Parkeringsförmåner för miljöbilsägare erbjuds idag i 23 av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012. Torsås är inte en av dessa.

Även små kommuner har kostnader för att etablera och sköta parkeringsplatser. Oberoende av kommunens storlek bör alltså vissa parkeringsplatser avgiftsbeläggas för att inte subventionera bilanvändandet. I lilla Nässjö är vissa parkeringsplatser avgiftsbelagda, medan miljöbilar parkerar gratis överallt. Om alla parkeringsplatser i en kommun är gratis i dagsläget blir en sådan reform gratis eller ger en liten vinst för kommunen.

I så små kommuner som Torsås är dock miljöbilsparkering inte den första miljöåtgärd man kommer att tänka på. Man kan dock tänka sig att vika några av de mesta attraktiva parkeringsplatserna åt de bästa miljöbilarna, t ex som en symbolåtgärd i samband med ett kampanjarbete för alternativa drivmedel. Varför inte reservera ett par parkeringsplatser åt elbilar i samband med att kommunen skaffar sin första elbil och sätter upp en laddstation? Det är lagligt att reservera parkeringsplatser åt elbilar vid laddstationer, liksom att reservera parkeringsplatser åt bilpoolsbilar (se nedan).

Annars bör denna typ av förmåner vara teknikneutrala. Kristianstad fick underkänt av länsrätten för sitt förslag att enbart avgiftsbefria biogasdrivna bilar, eftersom de inte tillräckligt väl motiverat med miljöskäl varför just dessa skulle särbehandlas.

### Allmänna bilpooler

*Torsås får 0 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,86 poäng.*



Studier har visat att man i medeltal minskar sitt bilåkande med ungefär 50 procent när man går med i en bilpool, och en bilpoolsbil ersätter mellan åtta och tolv privatägda bilar. Kommuner kan på olika sätt uppmuntra och underlätta bildandet av bilpooler.

En bilpool öppen för allmänheten finns ännu inte i Torsås.

Det är ofta svårt att få igång bilpooler på mindre orter. Lycksele har försökt inspirera invånarna att starta bilpooler, men intresset har varit mycket lågt. Det är också svårt att locka bilpoolsföretag till orten. Högsby har försökt men mötte ett ljust intresse. Ljusnarsberg rapporterar samma sak.

Bilpoolsplaner smids dock i flera mindre kommuner. Örskelljunga utreder möjligheten till en liten elbilspool. Vid en sådan satsning är det möjligt att reservera parkeringsplatser åt poolbilar, vilket bl a Umeå, Örebro och Östersund gör (se också avsnittet om parkeringsförmåner ovan). På Öckerö finns sedan hösten 2010 en liten elbilspool som kommunen använder. Den drivs av företaget Moevabout, vilket gör att allmänheten också kan hyra bilarna.

### **Samåkning och pendling**

*Torsås får 0 poäng av 1 möjlig. Riksgenomsnittet är 0,65 poäng.*

Kommuner kan underlätta samåkning och miljöanpassad pendling bland allmänheten, t ex genom att skapa en webbportal där man kan hitta personer att samåka med, genom att ordna strategiskt placerade parkeringsplatser, eller genom parkeringar där man kan byta färdmedel vid kollektivtrafikcentra.

Torsås bedriver ännu inget aktivt arbete riktat mot allmänheten inom detta område. Dock informerar kommunen på hemsidan om olika webbportaler för samåkning, och på intranätet försöker kommunen få anställda att samåka genom en sida där man kan anmäla sitt intresse.

På Olofströms hemsida finns en tjänst "pendlarservice" där man kan söka samåkningspartners. I Ljungby förs förhandlingar om en app för samåkning. Nyttan av sådana tjänster är extra stor i små kommuner där många pendlar till en större centralort. Lund samarbetar med stora arbetsgivare i kommunen, t ex Tetra Pak, för att göra det lättare för dem som åker samma sträcka att hitta varandra.

### **Tillgång till förnybara drivmedel**

Kommuner kan aktivt medverka till att tankställen för förnybara drivmedel etableras, dels genom att själva stå för ett tillräckligt fordonsunderlag för att något energibolag ska erbjuda sig att sälja drivmedlet, dels genom att själva tillverka det.

### **Tanknings- och laddningsmöjligheter**

*Torsås får 0 poäng av 8 möjliga. Riksgenomsnittet är 3,26 poäng.*

Liksom i nästan alla svenska kommuner går det att tanka etanol E85 i Torsås. Däremot finns ännu inget tankställe för fordonsgas. Det närmaste finns i Kalmar.

Det finns heller ingen publik laddstation för elbilar. De närmaste hittar man i Kalmar och Karlskrona. En inledande elbilssatsning är dock inte beroende av särskilda laddstationer, eftersom det går utmärkt att ladda elbilar i vanliga vägguttag (med 10 Ampere säkring eller högre).

### **Produktion av förnybara drivmedel**

*Torsås får 0 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,90 poäng.*

I varje kommun finns organiska restprodukter som kan användas för att producera förnybara fordonsbränslen; det rör sig t ex om slam från reningsverken, matavfall från hushållen, slakteriavfall, fritryoljor, sopor som avger deponigas och rester från jord- och skogsbruk. Det är slöseri att inte ta tillvara dessa råvaror, och kommunerna spelar en nyckelroll för att se till att så sker.

30 % av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012 är inblandade i produktion av biogas av fordonskvalitet, och andelen ökar stadigt. Torsås är ännu inte en av dessa, vilket är begripligt med tanke på kommunens storlek. Ett flertal små kommuner kan dock samarbeta kring en gemensam produktionsanläggning. Simrishamn utreder t ex gemensam produktion med Tomelilla och Ystad. Med tanke på Kalmar läns ambitiösa mål om att vara fossilbränslefri år 2030 finns alla anledning att utöka och sprida den biogasproduktion som idag endast sker i Kalmar.

För att öka tillgången på råvara utreds möjligheten att använda tång från havet. Det självklara första steget är dock att se till att organiskt avfall samlas in från Torsås och övriga kommuner i länet för att kunna utöka produktionen i Kalmar (se nedan).

Biogasproduktion är på väg att inledas på flera håll i regionen. I Karlshamn väntas produktionen komma igång i slutet av året. I Olofström, Sölvesborg och Växjö har byggandet av rötningsanläggningar för biogasproduktion påbörjats.

### **Avfallsrötning**

*Torsås får 0 poäng av 3 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,40 poäng.*

För att få tillräckligt med råvara bör alla kommuner samla in organiskt hushållsavfall för att röta till biogas. I dag görs detta i 49 % av de kommuner som deltar i Kommunranking 2012, en tydlig uppgång från förra årets 38 %. Något färre kommuner, 45 %, samlar in organiskt avfall från annat håll, t ex från restauranger och skolkök.

Torsås samlar varken in organiskt avfall från hushållen eller matavfall från skolor och restauranger för rötning. (Se också avsnittet ovan om produktion av förnybara drivmedel.)

### **Nybilsförsäljning**

*Torsås får 2 poäng av 4 möjliga. Riksgenomsnittet är 0,07 poäng.*

Kommuner kan i viss mån styra vilka nya bilar kommuninvånarna köper genom information, kampanjer och miljöbilsförmåner. Gröna Bilister ser det därför som ett utvidgat kommunalt ansvar att kommuninvånarna väljer bilar med låg miljöpåverkan, även om möjligheten att styra köpbeteendet naturligtvis är begränsad.

Poäng delas ut om mer än 50 % av nybilsförsäljningen utgörs av miljöbilar, eller om det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet är lägre än 120 g/km.

I Torsås utgjordes hela 54,86 % nybilsförsäljningen år 2011 av miljöbilar. Detta är långt över riksgenomsnittet på 40,14 %. Det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet från nya bilar i Torsås var 137 g/km år 2011, enligt Naturvårdsverkets och Trafikverkets Bilindex. Detta är betydligt lägre än riksgenomsnittet på 142 g/km. Inte i någon kommun var det genomsnittliga fossila koldioxidutsläppet lägre än 120 g/km.

## **Luftkvalitet**

*Torsås får 2 poäng av 2 möjliga. Riksgenomsnittet är 1,91 poäng.*

Flera kommuner har svårt att uppfylla de bindande miljökvalitetsnormerna för luft gällande kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar PM10. Kommuner som ligger över eller nära de tillåtna gränsvärdena är ålagda att i samverkan med länsstyrelsen vidta åtgärder för att få till stånd en hälsosam luft för medborgarna att andas. Luftkvaliteten är alltså ett kommunalt ansvar.

Som liten kommun utan större tätort med intensiv trafik, bedöms Torsås med god marginal klara miljökvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> och PM10. Kommunen behöver därför inte rapportera mätvärden till IVL Svenska Miljöinstitutet, som ansvar för insamlingen av data om luftkvalitet i Sverige.